

1. 竹田～阿蘇地域の課題

①救助・救急活動に支障をきたす緊急輸送ルート

○国道57号は、「広域防災拠点(熊本空港、大分スポーツ公園)」を結ぶ重要な路線であり、「緊急輸送ルート」に指定されているが、熊本地震や九州北部豪雨時には国道57号の通行止めが発生する等、救助・救急活動に支障が生じており、被災時の啓開ルートの確保が課題。(図1)

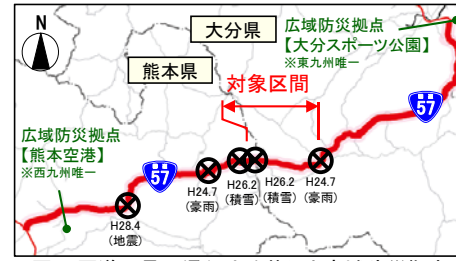


図1 国道57号の通行止め状況と広域防災拠点

②地域産業活動に負担をかける輸送経路

○竹田市や阿蘇市等の沿線地域は、高原野菜の生産が盛んな地域であるが、商品の輸送経路には急カーブ等が多く走行性が課題。(図2)

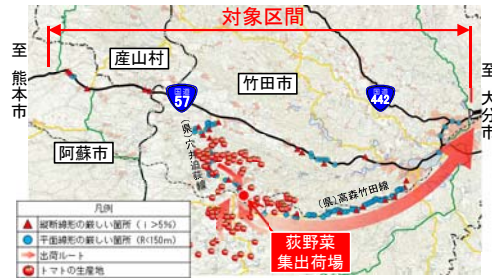


図2 トマトの生産地・出荷ルートと線形不良箇所

③伸び悩む観光産業

○竹田市や阿蘇市等の沿線地域は、観光資源が多いが、熊本・大分県への観光客は、移動時間が長いいため自県以外に立ち寄らない割合が高く、観光地間の周遊性向上が課題。

④医療サービス水準の地域格差

○竹田市、阿蘇市、産山村においては、救急搬送人数が増加傾向にあるなか、大分・熊本市内の第3次救急医療施設まで60分以上を要する医療空白地域が存在。(図3)

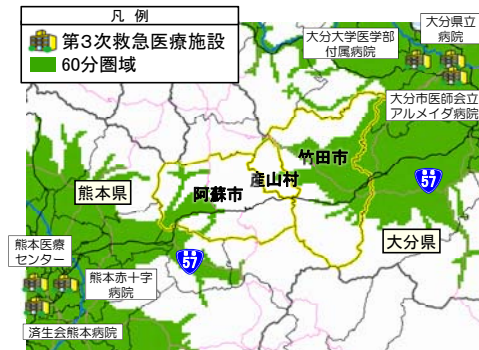


図3 第3次救急医療施設の立地状況と60分圏域

⑤日常生活への支障

○竹田市、阿蘇市、産山村から大分・熊本市への買い物等の生活利便性が悪く、速達性の確保が課題。

○市街地は渋滞に起因する「追突」事故が多く、山間部は死亡・重大事故に直結しやすい「車両単独」事故が多く発生し、安全性の確保が課題。(図4)

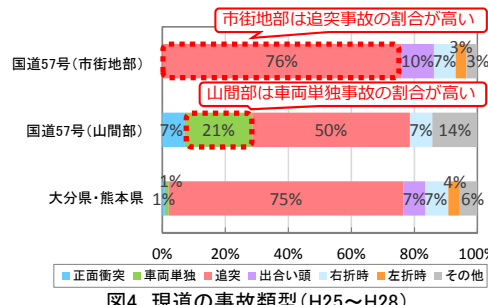


図4 現道の事故類型 (H25～H28)

2. 原因分析

①脆弱で被災リスクが高い現道

○対象区間の現道は、豪雨や積雪の際には通行止めが発生するなど、災害に対し非常に脆弱。(写真①,②)

○また、防災点検要対策箇所が存在し、被災リスクが高い区間。(図5)

②大分～熊本間における走行性・速達性が確保されていない

○対象区間には、平面線形や縦断線形が厳しい箇所が存在し、地域産業である高原野菜の輸送に影響し、品質確保が困難。(図5,写真③)

○大分市～熊本市間の高速ネットワークの整備率が低いため、速達性の確保が困難で、観光地間の周遊性や、第3次救急医療施設への救急搬送、日常生活の長時間移動解消の支援が困難。



▲H262積雪時スタック発生状況(写真①) ▲H24.7九州北部豪雨被災状況(写真②) ▲平面線形が厳しい箇所(写真③)

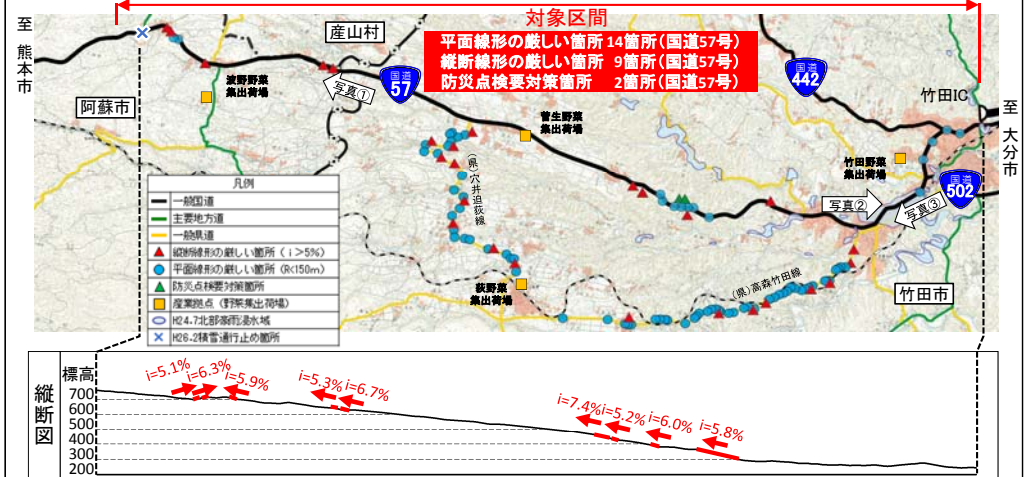


図5 対象区間の現道状況

3. 政策目標

- ①災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの確保
- ②信頼性・走行性の確保による産業活性化の支援
- ③高速ネットワーク確保による観光振興の支援
- ④速達性向上による救急医療の支援
- ⑤速達性・安全性の確保による生活利便性の向上

なかきゅうしゅうだん たけた あそ
中九州横断道路(竹田～阿蘇)における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価項目		【案①】別線整備案(北ルート)	【案②】現道改良案	【案③】別線整備案(南ルート)
ルートの趣旨		全線別線で、集落と産業施設を最短で連絡するルート 延長 約20km 自動車専用道路タイプ(設計速度:80km/h)	全線において既存の現道を改良し活用するルート 延長 約21km 一般道路タイプ(設計速度:60km/h)	全線別線で、集落と産業施設を連絡するルート 延長 約22km 自動車専用道路タイプ(設計速度:80km/h)
指標				
政策目標	災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの確保	○ 別線整備により代替路が確保される ただし、国道57号と近接する箇所があることから、代替路が確保されない可能性も考えられる	×	○ 別線整備により代替路が確保される ただし、国道57号と近接する箇所があることから、代替路が確保されない可能性も考えられる
	信頼性・走行性の確保による産業活性化の支援	○ 産業施設間の移動時間の短縮が見込まれる	△	○ 産業施設間の移動時間の短縮が見込まれる
	高速ネットワーク確保による観光振興の支援	○ 観光地間の移動時間の短縮が見込まれる	×	△ 観光地間の移動時間の短縮が見込まれるが、短縮時間は案①より小さい
	到達性向上による救急医療の支援	△ 第3次救急医療施設への搬送時間の短縮が図られ、60分圏域人口が拡大する また、圏域の拡大により時間短縮の便益効果が見込まれるが効果は、案③より小さい	△	○ 第3次救急医療施設への搬送時間の短縮が図られ、60分圏域人口が拡大する また、圏域の拡大により時間短縮の便益効果が見込まれるが効果は、案③より小さい
	到達性・安全性の確保による生活利便性の向上	△ 市街地へのアクセス時間の短縮が図られ、60分圏域人口が拡大する また、圏域の拡大により時間短縮の便益効果が見込まれるが効果は、案③より小さい	△	○ 市街地へのアクセス時間の短縮が図られ、60分圏域人口が拡大する また、圏域の拡大により時間短縮の便益効果が見込まれるが効果は、案③より小さい
道路整備による影響	生活環境	○ 大気質・騒音等	×	○ 集落・市街地を概ね回避するため、生活環境に影響を与える可能性は小さい
	自然環境	○ 動物の生息地や植物の生育地等	○	○ 動物の生息地付近を概ね回避するため、影響を与える可能性は小さい
	家屋への影響	○ 移転が必要となる家屋等の数	×	△ 集落・市街地に近接・通過するため、案①、案③より移転家屋等が多い
	沿道利用	△ 沿道施設からの利用	○	△ 沿道からの利用は、インターチェンジに限定される
	早期効果の発現	△ 発現の時期	○	△ インターチェンジ間の部分開通は可能
コスト	× 整備に要する費用	約700～750億円	○	約650～700億円

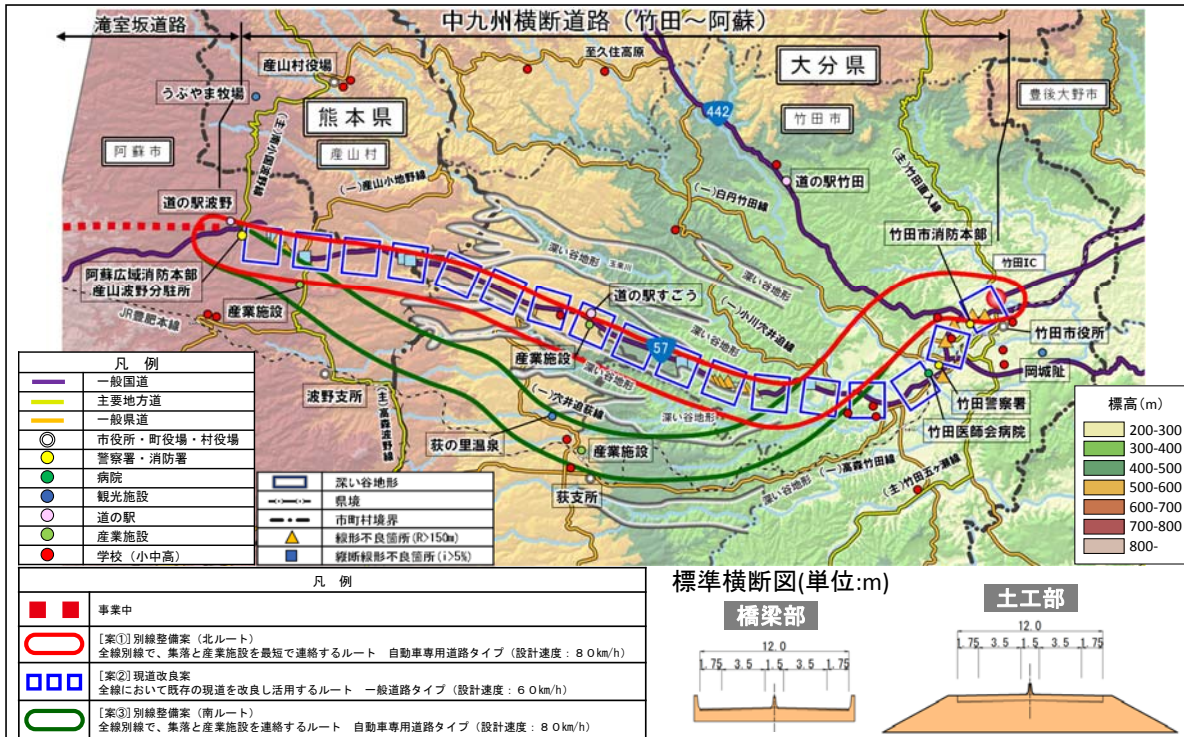


図6 竹田～阿蘇における対策案検討

対応方針(案) : 【案③】別線整備案(南ルート)による対策が妥当

【計画概要】

- 路線名: 中九州横断道路(竹田～阿蘇)
- 区間: 大分県竹田市～熊本県阿蘇市
- 概略延長: 約2.2km
- 車線数: 2車線
- 種級区分: 第1種第3級
- 設計速度: 80km/h
- 概ねのルート: 図6【案③】のとおり

(参考) 当該事業の経緯等

地元調整の状況等

- H29. 3 : 第1回九州地方小委員会; 計画段階評価手続き着手
- H29. 9～10 : 第1回意見聴取(地域の課題と政策目標(案))
- H30. 3 : 第2回九州地方小委員会
- H30. 7～9 : 第2回意見聴取(対応方針(複数案)の検討に際し重視する項目)
- H31. 2 : 第3回九州地方小委員会

地域の要望等

- H30. 6 : 大分県知事が国土交通省に早期事業化を要望
- H30. 7 : 熊本県知事、大分県知事、宮崎県知事が国土交通省、財務省に早期事業化を要望
- H30. 8 : 竹田市長が国土交通省、財務省に早期事業化を要望
- H30. 10 : 熊本県知事、大分県知事が国土交通省、財務省に早期事業化を要望
- H30. 11 : 大分県経済5団体が国土交通省に早期事業化を要望
- H30. 11 : 大分県知事が国土交通省、財務省に早期事業化を要望
- H31. 1 : 大分県知事が国土交通省に早期事業化を要望
- H31. 2 : 竹田市長が国土交通省に早期事業化を要望